

ZAKON O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O OBVEZNIM OSIGURANJIMA U PROMETU UNOSI VAŽNE NOVINE U SUSTAV OBVEZNOG OSIGURANJA AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI U REPUBLICI HRVATSKOJ

Sažetak

Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu¹ koji je stupio na snagu početkom 2024. g. donosi niz vrlo važnih novina u reguliranju materije obveznog osiguranja od odgovornosti za štete uzrokovane uporabom motornog vozila, koje strukturno mijenjaju materiju obveznih osiguranja od odgovornosti za štete uzrokovane upotrebom motornih vozila. Novine su uglavnom posljedica obveze Republike Hrvatske da prenese u svoj pravni sustav odredbe direktive Europskog parlamenta i vijeća br. (EU) 2021/2118 od 24. studenoga 2021. No, uz prihvaćanje i implementiranje odredi Direktive hrvatski Zakonodavac je iskoristio prigodu i uveo neke vlastite novine kako bi poboljšao funkcioniranje sustava obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti u Republici Hrvatskoj. Rezultat toga nastojanja jeste i Pravilnik o postupku rješavanja odštetnih zahtjeva oštećenih osoba u prometu², kojega je – po ovlaštenju iz Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu – donijela Hrvatska agencija za nadzor financijskih usluga (HANFA).

U ovom radu ćemo prikazati samo neke najvažnije novine koje je Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu uveo u sustav obveznog osiguranja za štete uzrokovane upotrebom motornih vozila, te odredbe navedenog Pravilnika o postupku rješavanja odštetnih zahtjeva oštećenih osoba u prometu. S obzirom na to da je sigurno da neke izmjene i dopune koje ta dva pravna vrela unose u sustav obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti nisu u potpunosti adekvatne problemima koji se javljaju u funkcioniranju navedenoga sustava, *de lege ferenda* predložiti ćemo

1 Objavljen u Narodnim novinama br. 155/2023, od 22. prosinca 2023., dalje u tekstu: **ZIDZOO**

2 Objavljen u Narodnim novinama br. 79/2024. od 3. srpnja 2024., dalje u tekstu: **Pravilnik**.

mjere koje bi mogle upotpuniti funkcioniranje sustava u cilju učinkovitije zaštite potrošača – oštećenika u automobilskom cestovnom prometu.

Ključne riječi: direktiva EU 2021/2118, Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, Pravilnik o postupku rješavanja odštetnih zahtjeva oštećenih osoba u prometu

Summary

In the article, the author informs about the news brought about by the Law on Amendments and Supplements to the Law on Compulsory Insurance in Traffic, on the field of compulsory insurance against liability for damage caused by the use of motor vehicles, based on the obligation to implement the provisions of EU directive no. 2021/2118. The Directive adopted a number of new provisions aimed at improving the position of injured persons in traffic accidents. The provisions on the concept of motor vehicle, i.e. vehicle, and the concept of use of a motor vehicle, are particularly significant. The author points out that these provisions of the Directive and the Law on Amendments to the Law of Compulsory Traffic Insurance will significantly expand the protection of those injured in traffic accidents, but will also bring new obligations to insurers, which will certainly require an increase in insurance premiums.

In addition to the changes based on the Directive, the Law on Amendments to the Law on Compulsory Insurance makes its own changes in order to improve the position of injured persons. The author particularly analyzes and points out the dubiousness of the provisions on the right of the injured party to attach the findings and opinion of an independent expert or an offer (the invoice of the repair shop chosen by the injured party himself) in the proceedings before the insurer.

Keywords: EU Directive 2021/2118, Act of Amendments to the Act on Compulsory Insurance in Traffic, Rulebook on the Procedure for Resolving Compensation Claims of Injured Persons in Traffic

1. Direktiva (EU) 2021/2118 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2021., o izmjeni Direktive 2009/103/EZ u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu uporabe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti

Europski zakonodavac u obveznom osiguranju od odgovornosti za štete uzrokovane upotrebom motornog vozila vrlo je pažljiv u promatranju rizičnih pojava i promjena u cestovnom prometu. Shodno tome, EU zakonodavac je kroz najnoviju povijest obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti reagirao svaki put kad bi realne životne okolnosti tražile njegovu intervenciju. Plod takvog ponašanja jesu i direktive koje se odnose na obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti, a kojih je dosad bilo sedam.³ Svaka direktiva je odgovarala na aktualni trenutak stanja na tržištu osiguranja automobilske odgovornosti, odnosno cestovnog prometa, a povezano s potrebama ujednačavanja EU propisa i položaja potrošača, stvaranja jedinstvenog tržišta osiguranja i potrebe poboljšanja zaštite potrošača diljem EU, odnosno izjednačavanjem njihovog položaja u zemljama članicama Unije.⁴

Cilj direktive 2021/2118 jeste jačanje i konsolidacija unutarnjeg tržišta osiguranja EU. Evaluacija direktive 2009/103 (šesta direktiva AO) koju je Komisija načinila 2017. g. s obzirom na stanje obveznog osiguranja automobilske odgovornosti i adekvatnosti odredbi direktive 2009/103 konkretnom stanju tržišta pokazala je da ta direktiva dobro funkcionira, ali da je, s obzirom na nove pojave, potrebno učiniti primjerene izmjene i dopune.

EU direktiva (EU) 2021/2118 mijenja i dopunjava direktivu 2009/103, a razlozi zbog kojih to čini jesu:

- Osiguranje od automobilske odgovornosti je vrlo važna djelatnost za: a) vlasnike/korisnike motornih vozila, b) za oštećene u prometnim nezgodama⁵ i c) za same osiguratelje, jer osiguranje od automobilske odgovornosti čini značajan dio osigurateljnog portfelja osiguratelja.⁶

3 Prva direktiva bila je direktiva br. /72/166/EC, od 24. travnja 1972., druga direktiva br. 84/5/CEE od 29. prosinca 1984., treća direktiva br. 90/232/CEE od 14. svibnja 1990., četvrta direktiva br. 2000/26 od 16. svibnja 2000., peta direktiva br. 14/2005, od 11. svibnja 2005., šesta direktiva br. 2009/103/EZ od 16. rujna 2009. (tzv. konsolidirana direktiva, ustvari pročišćeni tekst važećih odredbi prethodnih direktiva) i sedma direktiva br. 2021/2118 od 24. studenoga 2021. (izmjene i dopune šeste direktive).

4 Eklatantan primjer je Četvrta direktiva koju se naziva i *visiting directive*, a povod joj je bio zaštita turista u slučaju štete izazvane u posjećenoj zemlji uporabom motornog vozila.

5 Direktiva je, kao i hrvatski Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, napustila pojam žrtva, i umjesto njega rabi izraz *oštećeni, oštećena osoba*.

6 V. t. 1. Preambule Direktive 2021/2118 u 2023. g. O važnosti te vrste osiguranja za osiguratelje u Republici Hrvatskoj govore sljedeći podaci: u 2023. g. u Republici Hrvatskoj ukupno naplaćena bruto premija osiguranja od automobilske odgovornosti iznosila je 507,3 milijuna eura, te je sudjelovala u strukturi ukupne naplaćene bruto premije sa 29 %, odnosno u ukupno naplaćenoj bruto premiji neži- votnih osiguranja s 35,53 %; broj šteta iznosio je 131.091, a iznos likvidiranih šteta 283.582.720 eura,

- Potreba zaštite oštećenih u slučaju nelikvidnosti/stečaja prekograničnog odgovornog osiguratelja.
- Određivanje minimalnih osiguranih svota na koje se mora ugovoriti pokriće te obvezno ažuriranje tih svota svakih pet godina,
- Ograničenje prava država članica da u unutarnjem prometu vrše kontrolu postojanja valjanog osiguranja od automobilske odgovornosti.
- Problemi vezani uz osiguranje tzv. otpremljenih motornih vozila (vozila kupljena u jednoj državi članici, a otpremaju se u drugu državu članicu).
- Uređenje funkcije i načina korištenja potvrde o „povijesti šteta“.
- Osiguranje kompozicije motornih vozila i uređenje odgovornosti osiguratelja pojedinih jedinica kompozicije (kad je osiguratelj za vučno vozilo jedan, a drugi je za vučeno vozilo-prikolicu).
- Problemi registracije i obveznog osiguranja za novo pojavljena vozila na tržištu i njihovo osiguranje (vozila na električni pogon, električni bicikli, električni romobili).
- Postavljanje temeljnih postavki za odgovornost i osiguranje odgovornosti za vlasnike/korisnike/vozače, proizvođače softvera i operatere automatiziranih vozila.
- Uređenje obveze osiguranja odgovornosti za vlasnike vozila koja sudjeluju na automoto sportskim takmičenjima.
- Obveza osiguratelja na čuvanje osobnih podataka osiguranika i oštećenih osoba.
- S obzirom na povećani broj slučajeva namjerno uzrokovanih šteta motornim vozilom, pravno uređenje osigurateljnog pokrića u takvim slučajevima.
- Konačno, potreba poboljšanja položaja oštećenih i osiguranika glede šteta nastalih upotrebom motornih vozila, a što se radi širenjem pokriće kroz nove definicije pojma vozilo, motorno vozilo i uporaba vozila.

2. Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu – izmjene i dopune sukladno odredbama direktive 2021/2118

Sukladno obvezi implementacije odredbi direktiva u nacionalni pravni sustav, Hrvatska je svoj Zakon o obveznim osiguranjima u prometu izmijenila i dopunila Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu⁷. Zakon je objavljen u Narodnim novinama br. 155/2023. Ova izmjena i dopuna temeljnog Zakona o obveznim osiguranjima u prometu

HUO, Zagreb, Tržište osiguranja motornih vozila u Republici Hrvatskoj u 2023. g., str. 27, 28, 32, 58.

⁷ Ovaj Zakon o izmjenama i dopunama ...implementirao je u nacionalno pravo odredbe direktive 2021/2118, kao što je i Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim osiguranjima iz 2013. (v. Narodne novine br. 76/13) implementirao odredbe (šeste) direktive 2009/103.

(šesta izmjena po redu⁸) uvjetovana je potrebom usklađenja propisa s odredbama EU direktive br. 2021/2118, ali i nastojanjem za stalnim poboljšanjem sustava obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti kroz uvažavanje novonastalih promjena u zaštiti potrošača.⁹ Zakon o izmjenama i dopunama, pored implementiranja odredbi Direktive, donosi i niz „domaćih“ odredbi u cilju poboljšanja sustava obveznih osiguranja u prometu, posebno u dijelu koji se odnosi na likvidaciju odštetnih zahtjeva u izvansudskom postupku naknade štete, koji se vodi pred osigurateljem.

2.1. Naglašena zadaća korisnika motornog vozila

Zbog činjenice da se na tržištu sve više javljaju vozila koja su u najmu (*rent a car* poduzeća i drugi), bilo je potrebno naglasiti zadaću i obveze korisnika takvog motornog vozila. Zakon o izmjenama i dopunama definira korisnika kao pravnu ili fizičku osobu koja „voljom vlasnika stvarno raspolaže prijevoznim sredstvom”.¹⁰ Korisnik je u upotrebi vozila vrlo važna osoba. On ima sve koristi i sve troškove (štete) iz upotrebe vozila. Njegov položaj je gotovo identičan položaju vlasnika vozila (uz izuzetak prava na otuđenje vozila)¹¹. Zbog toga se sve odredbe Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, koje se odnose na vlasnika vozila primjenjuju i na korisnika vozila.¹² Jedna od najvažnijih obveza korisnika jeste i obveza sklapanja ugovora o obveznom osiguranju od odgovornosti (ako tu obvezu nije izvršio vlasnik vozila).

2.2. Nova definicija pojma vozilo

ZIDZOOP (sukladno odredbi Direktive, čl. 1., t. 1a) pod *pojmom vozila* podrazumijeva „svako motorno vozilo koje pokreće isključivo mehanička snaga na kopnu, ali koje se ne kreće po tračnicama”. Prema odredbi čl. 3. t. 35. ZIDZOOP-a u pojam vozila ubrajaju se vozila s najvećom konstrukcijskom brzinom većom od 25 km/sat; vozila s najvećom neto masom većom od 25 kg i najvećom konstrukcijskom brzinom većom od 14 km/sat, te svako *priključno vozilo* koje se

8 V. Zakone o izmjeni i dopuni Zakona o obveznim osiguranjima u prometu u Narodnim novinama br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14 i 155/23

9 Oštećene osobe koje svoje pravo temelje na ugovoru o osiguranju od izvanugovorne odgovornosti za štetu smatraju se po Zakonu o osiguranju (Zakon o osiguranju, Narodne novine br. 30/15, 112/18, 63/20, 133/20, 114/22, 151/22 v.-. čl. 375) *zainteresiranim osobama*, te imaju pravo podnijeti osiguratelju *prigovor* u izvan sudskom postupku rješavanja sporova (čl. 378., st. 1. Zakona o osiguranju.).

10 Čl. 3., t. 10. ZIDZOOP-a.

11 Starija literatura je umjesto korisnik rabila i izraz *poduzetnik pogona* motornog vozila< „poduzetnik pogona je osoba, kojoj je vlasnik prepustio vozilo radi pogona na vlastiti račun i pogibelj, koja snosi troškove pogona i od toga za sebe vuče isključivo (ili pretežno) korist“, Rucner, J., Odgovornost za štetu u privredi i saobraćaju“, Informator, Zagreb, 1968., str. 86.

12 V. čl. 4. 3. ZIDZOP-a, ali je uvjet da je vozilo evidentirano na korisnika. Zabunu u razumijevanju pojma korisnik stvara uobičajeno mišljenje da i vozač koristi vozilo. Vozač samo faktički upravlja vozilom i nema koristi i šteta vezanih uz vozilo. Njemački izraz za korisnika u pravnom smislu je Halter, koji se razlikuje od vlasnika- Eigentümer.

upotrebljava s gore navedenim vozilima, bez obzira da li je u trenutku nesreće i štete priključeno ili ne na neko vozilo. Ova definicija pojma vozilo određuje i koja vozila podliježu obvezi osiguranja vlasnika/korisnika od odgovornosti za štetu.¹³

2.2.1. Osobna prijevozna sredstva – električni bicikli i električni romobili

Kao što vidimo, iz obveze sklapanja ugovora o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti izuzeta su tzv. *osobna prijevozna sredstva*¹⁴, odnosno električni ili motorni bicikli i električni ili motorni romobili, koji po kriterijima ne premašuju granicu određenu za definiciju pojma motorno vozilo¹⁵. U tu kategoriju svrstana su vozila koja se mogu sama uravnotežiti, motocikli s motornim ili električnim pogonom, romobili s motornim ili električnim pogonom. Radi se o vozilima koja nisu svrstana ni u jednu kategoriju vozila sukladno odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama i koja ne podliježu obvezi tehničkog pregleda i izdavanja prometne dozvole

Direktiva 2021/2118 je ostavila slobodu državama članicama da same odrede da li će uvesti obvezu sklapanja obveznog osiguranja i za tu vrstu prijevoznih sredstava ili ne. Sama Direktiva je zauzela neutralno stajalište, uz obrazloženje da rizik šteta od takvih vozila ne predstavlja veliki rizik koji bi opravdavao uvođenje obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti, te da bi uvođenje takvog osiguranja bilo zapreka razvoju i inovacijama kod takvih prijevoznih sredstava¹⁶. No, obvezala je države članice da, u slučaju prihvatanja varijante po kojoj se vlasnici takvih prijevoznih sredstava ne moraju osigurati od odgovornosti za štete uzrokovane u prometu, osiguraju oštećenima naknadu štete iz drugih izvora.¹⁷ ZIDZOOP sukladno odredbi Direktive, uspostavlja pravo oštećenih od navedenih vozila da naknadu štete traže od garancijskog fonda.¹⁸ Ovakvo rješenje je i u tijeku javne rasprave o Zakonu o izmjenama izazivalo brojne rasprave s obzirom na to da se vlasnici/korisnici tih prijevoznih sredstava ne moraju osigurati od odgovornosti, dakle, ne plaćaju premiju, a da se odšteta osigurava iz sredstava garancijskog fonda, koji pune osiguratelji svojim uplatama

13 Iz ovog kruga vozila isključena su vozila namijenjena isključivo osobama s tjelesnim invaliditetom.

14 Ovaj izraz sadrži Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, v. Narodne novine br. 85/2022, U čl. 1. t. 104. Zakon definira osobno prijevozno sredstvo kao „vozilo koje nije razvrstano ni u jednu kategoriju vozila sukladno posebnim propisima, bez sjedećeg mjesta. čiji radni obujam nije veći od 25 cm³ ili čija trajna snaga elektromotora nije jača od 0,6 KW i koje na ravnoj cesti ne može razviti brzinu veću od 25 km/h, odnosno čija najveća konstrukcijska brzina ne prelazi 25 km/h (vozilo koje se može samo uravnotežiti, monocikl s motornim ili električnim pogonom, romobil s motornim ili električnim pogonom i sl.).

15 Čl. 13. ZIDZOOP-a.

16 V. t. 6. preambule direktive 2021/2118.

17 V. t. 4. preambule direktive 2021/2118.

18 Čl. 28. ZIDZOP-a.

iz premija osiguranja od automobilske odgovornosti¹⁹. Pozivom na neka rješenja primijenjena u drugim zemljama²⁰ pledira se da se uvede obveza osiguranja i za tu vrstu vozila²¹ uz, naravno, premiju koja bi bila adekvatna riziku koji ta vozila predstavljaju u prometu. A rizik zaista postoji i povećavat će se iz dana u dan, s obzirom na površine po kojima se kreću takva vozila (često ih dijele s pješacima). U Republici Hrvatskoj je, primjerice, prema podacima MUP-a²² RH bilo 266 prometnih nezgoda u kojima su sudjelovali i električni romobili, u kojima su dvije osobe smrtno stradale, 71 je zadobila teške tjelesne ozljede, a 128 lake tjelesne ozljede. Za očekivati je da će broj nesreća samo rasti i predstavljati opasan rizik u prometu. Stoga nam se čini da je zahtjev za uvođenje obveznog osiguranja od odgovornosti za štete uzrokovane takvim vozilima potpuno opravdan i u temeljen na svrsi uvođenja takve obveze.

2.3. Novo reguliranje obveznog osiguranja kod automoto sportskih manifestacija

Zakon o izmjenama uvodi novine i kod održavanja sportskih aktivnosti koje su povezane s motornim sportom. Naime, događaji kod takvih aktivnosti (utrke, natjecanja, treniranja, testiranja i demonstracije performansi motornih vozila) pokazuju da se radi o opasnim djelatnostima, kako za same sudionike aktivnosti, tako i za gledatelja takvih manifestacija. Zakon o izmjenama stoga propisuje obvezu vlasnika vozila, koje namjerava upotrijebiti u događanjima i aktivnostima povezanim s motornim sportom, da sklopi ugovor o osiguranju od odgovornosti za štete, kojim moraju biti pokrivena i štete koje upotrebom takvog vozila može nanijeti trećim osobama, uključujući gledatelja i druge osobe. No, Zakon postavlja stroge granice odnosno uvjete pod kojima se neka moto događanja mogu smatrati događanjima moto sporta za koje važe posebna pravila: ta događanja se moraju odvijati na ograničenom i označenom području.²³ Obveza sklapanja ugovora o osiguranju od odgovornosti koja leži na vlasniku vozila koje sudjeluje ili ima namjeru sudjelovati u manifestaciji postoji samo ako organizator događanja nije osigurao svoju odgovornost ili nije dao jamstvo kojim je pokrivena šteta bilo kojoj trećoj osobi uključujući gledatelje i druge osobe.²⁴ Ako je organizator sklopio ugovor o osiguranju od odgovornosti ili dao jamstvo kojim je pokrivena šteta nanescena bilo kojoj trećoj osobi, uključivši i gledatelje i druge osobe (ne

19 V. Marija, Palić, Električni romobili – što kada šteta nastane uporabom električnih romobila kao osobnog prijevoznog sredstva, www.iusinfo.hr, 5. 7. 2023.

20 Jedno od takvih je i Njemačka, gdje ta sredstva moraju na vidnom mjestu istaknuti oznaku s brojem police osiguranja.

21 Ćurković, Marijan, Električni romobili – jesmo li pogriješili što nismo uveli obvezno osiguranje od odgovornosti i za vlasnike/korisnike tih vozila?, www.osiguranje.hr.

22 www.dnevno.hr, 10. 9. 2024.

23 Stoga se razna divlja takmičenja u brzini i sl. koja su postala učestala u nekim mjestima (*car meet* takmičenja) na parkinzima i sličnim površinama ne mogu smatrati sportskim moto takmičenjima u smislu ZIDZOOP-a.

24 Čl. 13, ZIDZOOP-a

nužno i sudionike takmičenja i njihova vozila), na takvo osiguranje ili jamstvo ne primjenjuju se odredbe Zakona o obveznim osiguranjima u prometu.²⁵

2.4. Autonomna/automatizirana vozila

Zakon o izmjenama donosi pravila o osiguranju od odgovornosti za štete koje uzrokuju automatizirana vozila. Radi se o motornim vozilima koja, u odnosu na klasična vozila, imaju niz specifičnosti i za nas, zasada, predstavljaju nepoznanicu glede njihove uporabe i upravljanja u prometu.²⁶ Najvažnija razlika u odnosu na klasična vozila jeste da kod automatiziranih vozila nema ljudskog vozača. Vozilom upravlja osoba izvan vozila (softver). Za štetu od takvih vozila odgovaraju vlasnik, korisnik, ali i proizvođač vozila i proizvođač softvera. Okvir odgovornosti za štete od automatiziranih vozila može biti isti kao i kod odgovornosti koju za klasična vozila odnosno njihove vlasnike, korisnike i vozače propisuje Zakon o obveznim odnosima, uz dodataka pravila o odgovornosti za neispravan proizvod (jer se softver smatra proizvodom).²⁷ Ne ulazeći u problematiku odgovornosti za štetu od takvih vozila, Zakon o izmjenama definira tko je *sigurnosni operater* (ili tehnički nadzornik): osoba izvan automatiziranog vozila kojeg prati telekomunikacijskom vezom i dužna je odobriti ili odabrati alternativni vozački manevar²⁸, te tko je *sigurnosni vozač*: osoba unutar automatiziranog vozila koja je odgovorna za njegov nadzor tijekom testiranja i u mogućnosti je preuzeti dinamičku kontrolu. Ta vozila podliježu obveznom osiguranju od odgovornosti za uzrokovane štete. Izvršenje te obveze policija provjerava uvidom u informacijski sustav u kojemu moraju biti i podaci o registraciji i osiguranju takvih vozila²⁹. Kod tih vozila odgovorne osobe (a to znači i osiguranici) su sigurnosni operater (osoba koja se nalazi izvan vozila, prati kretanje vozila telekomunikacijski, odabire i odobrava alternativni vozački manevar...) i sigurnosni vozač (osoba koja se nalazi u vozilu, u mogućnosti je preuzeti dinamičku kontrolu nad vozilom), ZIDZOOP propisuje obvezu vozača automatiziranog vozila da u slučaju prometne nezgode, svim sudionicima nezgode, osiguratelju, policiji i drugim nadležnim tijelima, pored podataka o osiguranju i osobnim podacima, dati sve podatke koje bilježi automatizirano vozilo. Prodavatelj automatiziranog vozila pak mora dati svim nadležnim tijelima podatke i informacije potrebne za rješavanje odštetnog zahtjeva.

Direktiva 2021/2118 traži da se, u cilju omogućavanja pravilnog funkcioniranja direktive 2009/103 i sustava obveznog osiguranja od auto odgovornosti, prati i analizira učinak te direktive na zaštitu oštećenih u prometu,

²⁵ Čl. 2., st. 5. ZIDZOOP-a.

²⁶ Pretpostavlja se da bi se masovnija uporaba automatiziranih vozila mogla dogoditi za 5 do 20 godina, v. Belanić, Loris-Milislavljević, Eric, Autonomna vozila i odgovornost za štetu, Hrvatski časopis za osiguranje, br. 8, svibanj, 2023. g, str. 11.

²⁷ Isti, str. 19.–23.

²⁸ A što radi na temelju dojave koju mu šalje samo vozilo, Belanić-Milislavljević, o.c., str. 29.

²⁹ Čl. 5., st. 3. ZIDZOOP-a ...

posebno s obzirom na tehnološki razvoj i povećanu upotrebu autonomnih i poluautonomnih vozila.³⁰

2.5. Nova definicija pojma *upotreba vozila*

Jedna od najznačajnijih novina koju donosi ZIDZOOP jeste i nova definicija pojma *upotreba vozila*. Prema Zakonu³¹ upotreba vozila je „*svaka upotreba koja je u skladu s funkcijom vozila kao prijevoznog sredstva u trenutku prometne nezgode, neovisno o značajkama vozila i neovisno o terenu na kojem se motorno vozilo upotrebljava te o tome je li ono u stanju mirovanja ili u pokretu*“. Ovom definicijom direktiva 2021/2118 slijedi novu praksu Suda Europske unije³². Novom definicijom pojma upotreba znatno je prošireno osigurateljno pokriće temeljem ugovora o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti. Za upotrebu je bitno da se vozilo uobičajeno koristi kao prijevozno sredstvo, a nije bitno da li se u času nastanka osiguranog slučaja kreće ili miruje i nije bitno na kojem terenu se nezgoda dogodila. Ako se vozilo ne koristi kao prijevozno sredstvo već u neku drugu svrhu, primjerice kao industrijski ili poljoprivredni izvor energije, ne radi se o funkciji prijevoza i takve štete su isključene iz osiguranja.³³

Preko stotinu godina stara povijest obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti³⁴ jasno pokazuje da je ono najbolji način zaštite oštećenih u prometu. U prometu nastaju nezgode i štete zbog kojih trpe i štetnici (osiguranici) i oštećene osobe. Zbog toga je sadržaj ili predmet ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti upravo odgovornost štetnika (osiguranika) za štetu uzrokovanu trećim osobama, a osiguranik ima punu zaštitu upravo zato da mu osiguranje pokriva sve štete koje uzrokuje korištenjem motornog vozila. Odredba Direktive i ZIDZOOP-a koji ovom definicijom šire osigurateljnu zaštitu i jednom i drugom sudioniku prometne nezgode otvara put potpune sigurnosti da će štete nastale u prometu biti pokrivenene. Nije bitno da li se vozilo kreće ili stoji na putu, da li se nalazi na javnoj ili privatnoj površini, da li mu motor radi ili ne radi. Bitna je funkcija prijevoza vozila. Do ovakvog rješenja nije bilo lako doći. U dosadašnjoj praksi sudovi su pod uporabom

30 V. t. 39. preambule Direktive 2021/2118.

31 Čl. 3., t. 33. ZIDZOOP-a.

32 Posebno su poznate presude Suda u predmetima: C 162/13, Vnuk; C 514/16, Rodrigues de Andrade, C 334/16, Torreiro; sud je već u tim predmetima promovirao rješenje po kojemu je obveza osiguratelja platiti naknadu štete samo ako je vozilo bilo u funkciji prijevoznog sredstva prijevoza, v. Matijević, B., Pojam motornog vozila i njegove upotrebe kroz povijest i njegove aktualne tendencije, Zbornik s međunarodne znanstveno stručne konferencije Dani hrvatskog osiguranja 2018., str. 108.

33 Ova definicija pojma motorno vozilo nije daleko od **definicije pogona** iz čl. 1068., st. 3. Zakona o obveznim odnosima po kojoj je „*motorno vozilo u pogonu kad se koristi u svrhu kojoj je namijenjeno bez obzira radi li pri tome motor koji služi za njegovo korištenje*“ Po ovoj definiciji za određivanje pojma motornog vozila bitna je **namjena vozila**, a **funkcija prijevoza** je zasigurno namjena motornog vozila.

34 Prvi zakon o obveznom osiguranju vlasnika motornih vozila donešen je u Danskoj, 1918.: Zakon br. 149. Od 20. ožujka 1918., v. Cigoj, Stojan, Avtomobilist, Ljubljana, 1982., str. 346.

motornog vozila podrazumijevali upravo kretanje vozila, rad motora i vezali nezgodu i njeno pokriće za mjesto gdje se nezgoda dogodila (samo na javnim površinama).³⁵ Shodno toj praksi bez osigurateljnog pokrića ostajale su nezgode koje su se događale u garažama, na parkinzima, u privatnim dvorištima i slično. Naravno da ovo proširenje pokrića donosi novu veću obvezu osigurateljima automobilske odgovornosti. No to je stvar tarifne politike i aktuarskih izračuna koja je premija dostatna za pokriće tako povećanog rizika.³⁶

2.6. Zaštita oštećenih osoba s prebivalištem u Republici Hrvatskoj kada je odgovorni osiguratelj nesolventno društvo za osiguranje iz druge države članice

Zaštita oštećenog u prometnoj nezgodi u državi njegova prebivališta, kad je odgovorni osiguratelj u drugoj državi članici u situaciji kad je nad njim počelo provođenje stečajnog ili likvidacijskog postupak prema propisima matične države članice toga osiguratelja, jedan je od važnijih razloga donošenja direktive 2021/2118. Prema Direktivi, države članice bi trebale ustrojiti takav sustav zaštite koji će omogućiti oštećenima naknadu štete u trenutku „*dospijeca isplate naknade štete*“.³⁷ U tu svrhu države moraju odrediti tijelo koje će oštećenima u zemlji prebivališta naknaditi štetu i steći pravo traženja povrata isplaćenih iznosa od sličnog tijela u zemlji odgovornog nesolventnog osiguratelja. Da bi sustav funkcionirao tijela država članica moraju potpisati sporazum kojim će se regulirati cijeli postupak. Odgovorno tijelo u Republici Hrvatskoj je Hrvatski

35 Pojam **upotreba vozila** nije bio određen zakonom, jer se smatralo da definicija nikada ne bi bila potpuna. Stoga je definiranje pojma **uporaba motornog vozila** prpušteno sudovima. Oni su najčešće uporabu vezali uz **kretanje i rad motora**; kasnije je sudska praksa smatrala da je vozilo u uporabi i kad motor ne radi, kad je vozilo u stanju mirovanja, kad se otvaraju vrata pri izlasku i ulasku u vozilo, posebno ako se radi o putovanju i pauzama radi odmora; s druge pak strane samozapaljenje vozila i uzrokovane štete drugim vozilom – nije smatrala uporabom, Janković, I., Vladimir Jovanović, Ogrizović Dobrosav, Slavnić, Jovan, Komentar zakona o osnovama Sistema osiguranja imovine i lica, Udruženje osiguravajućih organizacija Jugoslavije, Beograd, 1991, str. 207. Detaljnije o putešestviji-tumačenja pojma *uporaba vozila* v. Cigoj, Stojan, Avtomobilist – odškodninska odgovornost in zavarovanje odgovornosti, Ljubljana, 1982.; u ta vremena prevladavala je praksa da se osiguranje odnosi samo na štete koje uzrokuju motorna vozila kao povećani izvor opasnost (objektivna odgovornost štetnika) i, što vozilo u stanju mirovanja, parkirano u garaži ili na parkingu – nije, sudska praksu v. det. U Crnić, I.- Ilić, A., Osiguranje i naknada štete u saobraćaju, praksa sudova i zajednica osiguranja, Informator, 3. izdanje, Zagreb, 1987. Malo kreativniji suci su mogli naći opravdanje za potvrđivanje osigurateljnog pokrića nakon donošenja Zakona o obveznim odnosima (Narodne novine 35/2005.), koji je umjesto pojma *upotreba motornog vozila* uzeo pojam **pogon motornog vozila**, pod čim se podrazumijeva vozilo „*koje se koristi u svrhu kojoj je namijenjeno bez obzira radi li pri tome motor koji služi za njegovu kretanje*“, čl. 1068. st. 3. Zakona o obveznim odnosima, a prvenstvena svrha korištenja vozila jeste njegova prijevozna funkcija, što je ZIDZOOP, sukladno Direktivi 2021/2118/ i potvrdio svojom novom odredbom o tome što se podrazumijeva pod pojmom **upotreba motornog vozila**.

36 Det. v. Čurković, Marijan, Izmjena Zakona o obveznim osiguranjima u prometu nije (još) uzrok novogodišnjeg povećanja premija – pravo povećanje tek slijedi, www.osiguranje.hr, 15. siječnja 2024.

37 T. 35 preambule Direktive 2021/2118.

ured za osiguranjem koji isplaćuje štetu iz imovine Garancijskog fonda.³⁸ Prema Direktivi, države članice su obvezne urediti financiranje garancijskog fonda kroz doprinose osiguratelja za pokriće takvih šteta. Ti doprinosi bi trebali teretiti samo one osiguratelje u zemlji prebivališta oštećenih osoba kojima je ta država dala odobrenje za rad.³⁹ Za sada se ne zna da li je Hrvatski ured za osiguranje predložio povećanje doprinosa osiguratelja garancijskom fondu za pokriće i ovih šteta. Gore navedeno odnosi se i na slučajeve kad je štetu prouzročilo vozilo koje je osigurano i uobičajeno se nalazi u Republici Hrvatskoj, a odgovorno je društvo za osiguranje u nekoj drugoj državi članici⁴⁰.

2.7. Potvrda o odštetnim zahtjevima – povijest šteta

Institut uvažavanja povijesti šteta pojedinog osiguranika kod mijenjanja osiguratelja u cilju odobravanja ili priznavanja stečenih popusta (bonus) s tog naslova u praksi je funkcionirao dugi niz godina. No, primijećeno je učestalo ponašanje osiguratelja kojim se pojedine osiguranike diskriminiralo, pogotovo ako su dolazili iz inozemstva i tamo bili osigurani. Da se tome stane na kraj Direktiva 2021/2118 je donijela niz pravila o toj potvrdi.⁴¹ Potvrde se moraju izdati bar za posljednjih pet godina; osiguratelj potvrdu izdaje na zahtjev ugovaratelja osiguranja u roku od 15 dana od postavljanja zahtjeva za izdavanjem; potvrda se može odnositi i na zahtjev da u određenom vremenskom periodu nije bilo odštetnih zahtjeva; društva za osiguranje u jednoj državi članici obvezna su priznavati potvrde izdane od strane osiguratelja u drugoj državi članici; pri određivanju premije osiguranja izdanim u drugim državama članicama osiguratelji moraju postupati kao i prema potvrdama izdanim u njihovoj državi; sadržaj potvrde propisuje Direktiva; Komisija je obvezna izraditi predložak izgleda potvrde (njen izgled i sadržaj). Člankom 13. ZIDZOOP preuzima odredbe Direktive. Važno je naglasiti da osiguratelji nisu obvezni uzimati u obzir potvrde i odobravati bonuse na temelju istih. Ali, ako uzimaju u obzir potvrde obvezna su objaviti na internetskim stranicama način na koji ih upotrebljavaju. Strogo je zabranjeno diskriminiranje potrošača s naslova državljanstva ili njihove prethodne države članice prebivališta.

38 Čl. 61. a, st. 2. ZIDZOOP-a.

39 Čl. 10a, st. 2. Directive 2021/2118.

40 Čl. 36., st. 14. ZIDZOOP-a.

41 Čl. 16. direktive 2021/2118.

3. Nove (izvorne) odredbe Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu

3.1. Obrazložena ponuda i utemeljeni odgovor

ZIDZOOP, pored odredbi proizišlih iz obveze implementiranja direktive 2018/2112, donosi i niz „domaćih“ izmjena i dopuna Zakona o obveznim osiguranjima u prometu. Cilj tih izmjena i dopuna bio je poboljšanje zaštite trećih oštećenih osoba, posebno u izvansudskom postupku rješavanja odštetnih zahtjeva koji se vodi pred osigurateljem. U pozadini toga bile su učestale tužbe protiv osiguratelja s naslova naknade štete⁴², odnosno prigovori oštećenih na ponašanje osiguratelja u postupku rješavanja odštetnog zahtjeva⁴³. U tom cilju renovirana je i osvežena odredba o obvezi osiguratelja vezano za utvrđivanje osnovanosti i visine odštetnog zahtjeva, odnosno dostavljanja oštećenome pisane odluke o odštetnom zahtjeva⁴⁴. Odluku osiguratelj mora donijeti u roku od 60 dana od dana primitka odštetnog zahtjeva i to kao a) *obrazloženu ponudu naknade štete*, što je osiguratelj obavezan učiniti u slučaju kad je osiguratelju odgovornost nesporna i kad je osiguratelj utvrdio visinu štete; radi se o uvjetima koji moraju biti kumulativno ispunjeni: odgovornost neprijeporna i visina štete neprijeporna, b) *utemeljen odgovor*, ako je osiguratelju sporna odgovornost njegovog osiguranika za štetu ili kada visinu štete nije „u potpunosti“ utvrdio; izraz *u potpunosti* sugerira da osiguratelj priznaje kao nesporan dio štete. U oba slučaja osiguratelj mora oštećenome isplatiti iznos naknade u roku od 15 dana računajući od dana slanja oštećenome obrazložene ponude odnosno utemeljenog odgovora, a najkasnije u roku od 60 dana.

Što je *obrazložena ponuda* odnosno *utemeljeni odgovor* – detaljnije je propisano Pravilnikom o postupku rješavanja odštetnih zahtjeva oštećenih osoba u prometu.⁴⁵ Suštinski težište je na obvezi osiguratelja da svoje odluke obrazloži po svim pojedinačnim odštetnim zahtjevima odnosno da odluku utemelji na činjenicama i pravnim propisima koje je osiguratelj utvrdio i primijenio kod donošenja odluke.

U čl. 7., st. 5. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu unesena je nova odredba, koja je izazvala vrlo velike rasprave u javnosti.

42 Poznato je da osiguratelje javnost optužuje kao jednog od većih generatora sudskih sporova. U optičanju je gotovo stalno oko desetak tisuća sporova, odnosno oko 3,5 % predmeta u odnosu na broj prijavljenih odštetnih zahtjeva. Tako je u 2022. g. prijavljeno 135.721 odštetnih zahtjeva, a broj utuženih predmeta 4.428 ili 3,25 % od svih prijavljenih šteta, v. HUO, Motorna vozila i osiguranje u 2022., Zagreb, 2023., str. 87.

43 Prema izvješću HANFA u 2023. g. bilo je 198 predstavi iz oblasti financijskih usluga, od čega 104 iz djelatnosti osiguranja, od čega se velika većina odnosi na osiguranje od automobilske odgovornosti; predmet predstavi je neisplata obveza isplate štete, ali i nedostaci u postupku obrade odštetnog zahtjeva i u međusobnoj komunikaciji, HANFA, Predstavke korisnika financijskih usluga u 2023, Zagreb, 2024., str. 5.

44 V. čl. 12. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu.

45 V. čl. 4. Pravilnika.

Naime, prema Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu⁴⁶ osiguratelj je dužan oštećenome isplatiti iznos naknade štete iz obrazložene ponude (a obrazloženu ponudu osiguratelj daje oštećenome u slučaju u kojemu odgovornost osiguratelja nije sporna i kada je osiguratelj utvrdio visinu štete⁴⁷, odnosno nesporni iznos naknade štete iz utemeljenog odgovora (a on se šalje oštećenome kad je odgovornom osiguratelju sporna odgovornost ili kada visinu štete nije u potpunosti utvrdio) kao predujam, u roku od 15 dana od slanja obrazložene ponude ili utemeljenog odgovora, a najkasnije u roku od 60 dana od primitka odštetnog zahtjeva. Pravilnik detaljnije razrađuje odredbe čl. 12., st. 3. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu.

3.1.1. Obrazložena ponuda naknade štete izvor novog spora?

Obrazložena ponuda sadržajno je detaljno definirana u čl. 3. st. 2. Pravilnika. Unatoč tomu, obrazložena ponuda ne mora značiti i da je adekvatna nastaloj šteti, bar prema mišljenju oštećene osobe. U tom slučaju oštećena osoba može pokrenuti sudski postupak naknade štete protiv odgovornog osiguratelja, a odgovorni osiguratelj je obavezan iznos iz obrazložene ponude oštećenome isplatiti. On nije ovlašten oštećenome uvjetovati isplatu iz obrazložene ponude potpisivanjem nagodbe o likvidaciji/namirenju štete ili pak potpisivanjem tzv. *izjave o namirenju*, kojom se oštećeni izjašnjava da su njegova potraživanja namirena.⁴⁸

Ovakva odredba Zakona i Pravilnika znači dovođenje osiguratelja u nepovoljan položaj, jer isplatom nespornog dijela štete za koji osiguratelj misli da je korektan i adekvatan, ostavlja otvoren put sporenju pred sudom, s tim da je isplatom iznosa iz obrazložene ponude omogućeno oštećenome financiranje sudskog spora. U novopokrenutom sporu pred sudom oštećeni se nada dobiti potpunu naknadu koja nije jednaka onoj koju mu je ponudio osiguratelj u obrazloženoj ponudi. Velikog rizika da u sporu neće uspjeti nema, jer praksa pokazuje da u odštetnim sporovima, posebno kad je u pitanju neimovinska (smrt, ozljede) šteta, oštećeni u pravilu uspijeva bar djelomično dobiti povećanu naknadu u odnosu na onu iz obrazložene ponude.

3.2. Utemeljeni odgovor – isplata nespornog dijela štete kao predujam

Utemeljeni odgovor prema Pravilniku osiguratelj daje (pismeno!) u slučajevima: 1) kada osiguratelj utvrdi da nije odgovoran za naknadu štete, 2) u slučaju kada odgovorni osiguratelj utvrdi da je odgovoran samo za dio naknade štete i 3) u slučaju kada odgovorni osiguratelj nije u mogućnosti u potpunosti utvrditi visinu štete.

⁴⁶ Čl. 12., st. 3. Zakona.

⁴⁷ Čl. 12., st. 1. Zakona.

⁴⁸ Čl. 3. st. 5. Pravilnika.

Prvi slučaj – kada osiguratelj utvrdi da nije odgovoran za naknadu štete (u praksi se rabi pojam otklon odštetnog zahtjeva) – znači da je osiguratelj zauzeo konačno stajalište i poslije toga (točnije, poslije prigovora osiguratelju i postupka vezanog uz prigovor) oštećenome je otvoren put pokušaja ostvarenja naknade štete pred nadležnim sudom.

Isto je i kod drugog slučaja – kad osiguratelj utvrdi da je odgovoran samo za dio štete (primjerice, u sl. podijeljene odgovornosti, doprinosa oštećenoga vlastitoj šteti i sl.); osiguratelj i u ovom slučaju zauzima konačno stajalište.

Treći pak slučaj – kad odgovorni osiguratelj nije u mogućnosti utvrditi visinu štete – znači da osiguratelj ostavlja otvorenim dokazivanje ukupnosti štete odnosno njenog iznosa. No, osiguratelj je i u ovom trećem slučaju obvezan isplatiti nesporni dio štete (iznos štete koji je utvrdio prema dostupnim dokazima), dakle, onaj iznos koji je utvrdio, i to u roku koji je naveden – 15 dana od dana slanja obrazloženog odgovora oštećenome, a najduže u roku od 60 dana računajući od primitka odštetnog zahtjeva. Prema ZOOP-u i Pravilniku isplata u ovom trećem slučaju smatra se predujmom štete. *Predujam* je anticipirano djelomično ispunjenje obveze, a daje onome u čiju korist je ugovoren/propisan (ovdje: oštećenik) sigurnost da će dužnik (ovdje: osiguratelj) ispuniti i ostatak obveze⁴⁹.

S obzirom na odredbe ZOOP-a i Pravilnika jasno je da su odredbe imale za cilj ubrzati rješavanje odštetnih zahtjeva osoba oštećenih u prometu i tako ih dodatno zaštititi. Iz gore navedenoga proizlazi da osiguratelj u slučaju kada utvrdi da je odgovoran samo za dio štete i u slučaju kada nije u mogućnosti u potpunosti utvrditi štetu, mora oštećenome isplatiti nesporni iznos od/štete. *Nesporni iznos* je iznos za koji osiguratelj može konstatirati da je najmanji iznos kojega će sigurno u konačnici morati isplatiti s naslova naknade štete oštećenome. Dakle, ni u ova dva slučaja u postupku pred osigurateljem osiguratelj nije ovlašten predložiti oštećenome sklapanje ugovora o nagodbi kojom bi se spor definitivno riješio. Isključenje mogućnosti sklapanja ugovora o nagodbi i obvezivanje osiguratelja da izvrši isplatu nespornog dijela ne znači konačno rješenje odštetnog zahtjeva i ostavlja otvoren put sudskom parničanju. To naravno ima za posljedicu da je takav odštetni zahtjev (šteta) nezavršen, da ga osiguratelj mora voditi u neriješenim slučajevima, da ga mora svako toliko procjenjivati radi izrade točne pričuve šteta i sl.

49 Usp. Pravni leksikon, Leksikografski zavod Miroslav Krleža. Zagreb, str. 1247.

3.3. Ima li uopće mjesta rješavanju odštetnog zahtjeva izvansudskom nagodbom između osiguratelja i oštećenoga?

Kao što vidimo konačno rješavanje odštetnog zahtjeva u izvansudskom postupku koji se vodi pred osigurateljem sklapanjem ugovora o nagodbi između osiguratelja i oštećenoga nije u fokusu ZOOP-a i Pravilnika. No, Zakon o obveznim odnosima u čl. 150 – 159 regulira ugovor o nagodbi kojim osobe *“...između kojih postoji spor ili neizvjesnost o nekom pravnom odnosu, uzajamnim popuštanjem, prekidaju spor, odnosno otklanjaju neizvjesnost i određuju svoja uzajamna prava i obveze”*⁵⁰. Ugovor o nagodbi je izvršno sredstvo za konačno rješenje odštetnog zahtjeva oštećene osobe i izbjegavanje nepotrebnog, skupog i neizvjesnog sporenja pred sudovima. Zato je šteta što su i ZOOP i Pravilnik, premda dobrih namjera, anatemizirali institut ugovora o nagodbi za rješenje odštetnog zahtjeva. Ugovorom o nagodbi zahtjev oštećenoga se definitivno rješava, ne ostavljaju se otvorenim pojedine stavke, unosi se pravna sigurnost u poslovanje osiguratelja. Obveza osiguratelja da u svakom slučaju isplati nesporni iznos znači isključenje ugovora o nagodbi kao sredstva rješavanja spora između osiguratelja i oštećenika. Barem u teoriji. Praksa će, vjerojatno, prijeći preko onoga što ne odgovara životnim potrebama ni osiguratelja ni oštećenoga.

4. Pravo oštećene osobe da u postupku pred osigurateljem priloži nalaz i mišljenje neovisnog vještaka, a u slučaju prometne nesreće nastale upotrebom vozila i ponudu servisne radionice za popravak štete, a koju je oštećeni osobno izabrao

Pravilnik o postupku rješavanja odštetnih zahtjeva oštećenih osoba u prometu trebao je detaljnije propisati, među inim, način odnosno postupak rješavanja odštetnog zahtjeva oštećene osobe u postupku naknade štete koji se vodi pred osigurateljem kod kojega je osigurano vozilo kojim je štetnik uzrokovao štetu oštećenoj osobi (tzv. *odgovorni osiguratelj*).⁵¹ Tako je Pravilnikom uređeno: način rješavanja odštetnog zahtjeva (zaprimanje zahtjeva, evidentiranje, obavijest oštećenome o broju pod kojim se vodi, radnje koje osiguratelj mora poduzeti radi prikupljanja potrebne dokumentacije (značajno je da se traži aktivan pristup tomu),; što sve mora sadržavati obrazložena ponuda i utemeljeni odgovor na sve točke zahtjeva, kad je odgovornost osiguranika sporna ili kad visina štete nije ili nije u potpunosti prihvatljiva; informiranje oštećenoga o obvezama odgovornog osiguratelja i potrebnim podacima u postupku rješavanja zahtjeva, arhiviranje predmeta i njegovo ponovno otvaranje...Svemu

50 Čl. 150., st. 1 ZOOP-a.

51 Ovlaštenje HANFE iz čl. 7. st. 8. ZIDZOOP-a.

tome pristupa se pismenim putem, uniformno po **obrascu KIZO** – *ključne informacije za oštećenu osobu*, a na jasan, transparentan i razumljiv način za oštećenika. S tog gledišta Pravilnik je potpun i sadrži norme koje je dobar i korektan osiguratelj i dosada primjenjivao u praksi rješavanja odštetnih zahtjeva. Naime postupao je sukladno pravilima struke i normama Kodeksa osigurateljne i reosigurateljne etike, koji ga je obvezivao na takvo ponašanje još prije donošenja Zakona o obveznim osiguranjima u prometu.⁵² S tog gledišta, odredbe Pravilnika su za pozdraviti, jer na jasan i nedvosmislen način propisuju (i potvrđuju) ono što je i dosada bilo u dobroj praksi solidnog osiguratelja.

4.1. Odredba o obvezi osiguratelja da *uzme u obzir* nalaz i mišljenje neovisnog vještaka – odnosno ponudu/račun ovlaštenog serviseru – *sadržajno ne nudi ništa novoga*

Kao posebnu novinu koja je izazvala najviše prijedora i tumačenja zainteresiranih lobija, a koja je u stvari i posljedica pritiska raznih interesnih lobija, ističe se odredba o tome da je, najprije ZOIDZOOP, a detaljnije Pravilnik, obvezao osiguratelja da „*uzme u obzir dostavljeni nalaz i mišljenje neovisnog vještaka i ponudu ili račun za popravak štete ovlaštenog pružatelja usluga, kojega je oštećena osoba osobno izabrala*“. U ZOIDZOOP⁵³ – čl. 7., st. 5. – određeno je da „*u postupku pred odgovornim osigurateljem oštećena osoba ima pravo priložiti nalaz i mišljenje neovisnog vještaka, a u slučaju prometne nesreće nastale upotrebom vozila i ponudu servisne radionice za popravak štete, a koju je osobno izabrala*.“ Uvrštavanje ove odredbe u Zakon o izmjenama... su auto-serviseri, odnosno njihova udruga (HUAS), već tijekom javne rasprave o prijedlogu Zakona o izmjenama... tumačili kao svoj veliki uspjeh, kao nešto revolucionarno, što hrvatske osiguratelje svrstava u red osiguratelja uređenih zemalja članica EU. No, problem odnosa između osiguratelja i servisa nije od jučer i nije samo hrvatska specifičnost.⁵⁴ Osigurateljima se prigovaralo da kroz sklapanje tzv. sporazuma o suradnji sa serviserima rade na štetu potrošača onemogućujući zdravu konkurenciju. To pitanje je riješeno također kroz odluke Europskog suda koji je sporazume po kojima se osiguratelj i serviser dogovaraju da će osiguratelj platiti uslugu po, u sporazumu dogovorenoj, cijeni sata rada, proglašava protivno pravu zaštite potrošača.⁵⁵

Prihvaćanjem Zakona o izmjenama... zadovoljstvo auto-serviseru „*naglo je poraslo, jer ...ništa neće biti kao posljednjih nekoliko desetljeća*“ u kojima

52 Aktualni Kodeks ponašanja osigurateljne i reosigurateljne struke donesen je još 2004. g.

53 Čl. 7., st. 5. Pravilnika.

54 V. primjerice situaciju u susjednoj Sloveniji: Slovenski auto-serviseri objavili rat Generalima, www.osiguranje.hr, 15. srpnja 2024.

55 Predmet C 32/11 od 14. 3. 2013., det. V. Matijević, B., Zabranjeni sporazumi osiguratelja i autoserviseru u praksi suda EU, Zbornik sa stručno-znanstvene konferencije Hrvatski dani osiguranja, HUO, 2017., str. 129–130.

je „sve ovisilo o volji osiguratelja“.⁵⁶ Potencijalni oštećenici optimistički se informiraju o tome da je osiguratelj „dužan uzeti u obzir i nalaz i mišljenje neovisnog vještaka i ponudu ili račun popravka ovlaštenog pružatelja usluga, kojeg je oštećena osoba osobno izabrala“, tumačeći tu odredbu kao obvezu osiguratelja da prihvati nalaz i mišljenje ovlaštenog vještaka odnosno, kad je u pitanju popravak oštećenog ili uništenog vozila, ponudu/račun servisne radionice koju je oštećenik sam izabrao. A valjda radi jačeg dojma informira ih se da u postupku naknade pred osigurateljem mogu dati punomoć/ovlaštenje osobi (valjda serviseru koji je popravljao vozilo) i „osiguranja mogu komunicirati samo sa servisom“, što je doista utemeljeno na odredbi čl. 2., st. 3. Pravilnika. Ova odredba Zakona i Pravilnika nije baš ništa posebno novoga. Već je i Zakon o obveznim osiguranjima u prometu⁵⁷ propisivao da „u slučaju neimovinske štete u postupku pred odgovornim osigurateljem oštećena osoba ima pravo priložiti nalaz i mišljenje neovisnog⁵⁸ vještaka kojeg je osobno izabrala“. U praksi se kod ove vrste šteta to vrlo često koristilo; osiguratelji su takve nalaze i mišljenja rado prihvaćali (ali se i borili protiv neobjektivnih, kriminalnih radnji nekih sudionika tog posla). Pravilnik sada proširuje tu obvezu i na štete u kojima je vozilo oštećeno i popravljeno u ovlaštenom servisu. Čini nam se da je cijela zavrzlama posljedica potpuno krivog shvaćanja situacije koja nastaje nakon nezgode i potrebe otklanjanja nastale štete. Nastankom nezgode i štete između oštećenika i osiguratelja, temeljem Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, nastaje izravan odnos u kojemu osiguratelj ima obvezu naknaditi nastalu štetu umjesto svog osiguranika. Auto-servis i drugi pružatelji usluga nisu ni u kakvom odnosu s osigurateljem. Njihov odnos postoji samo s oštećenikom koji mu je dao nalog za popravak štete. Naravno, oštećenik je slobodan birati servisnu radionicu kod koje će izvršiti popravak oštećenoga vozila po cijenama i uvjetima koje mu u svojoj ponudi daje serviser. Osiguratelj se nije ovlašten miješati u taj odnos, pa ni osporavati cijene usluge koje zaračunava serviser. Da li će ta ponuda ili račun servisne radionice biti temelj za isplatu kao jedini dokaz iznosa štete? Odgovor na ovo pitanje ovisi od slučaja do slučaja, ovisi o analizi samog računa ili ponude popravka (o čemu bi se osiguratelj mogao i trebao očitovati u analizi ponude ili računa, a što mu je i obveza iz čl. 3., st. 2. Pravilnika.). Pri tome

⁵⁶ Ćurković, M., Ništa više nije kao prije, www.osiguranje.hr, 4. srpnja 2024.

⁵⁷ V. čl. 12., st. 2. Zakona.

⁵⁸ ZIDZOOP nije definirao tko se smatra neovisnim vještakom, a što bi bilo potrebno u cilju izbjegavanja nesporazuma. Je li to neovisan vještak sa liste sudskih vještaka, neovisan vještak s liste stručnjaka određene struke, neovisan vještak kao broker u osiguranju, koji se bavi brokerskim poslovima kao procjenitelj šteta, je li neovisan vještak neki stručnjak za tržište motornim vozilima, novim i rabljenim i sl.

nije moguće izbjeći usporedbu cijene na tržištu i na obvezi oštećenika da poduzme sve mjere kako bi nastalu štetu smanjio.⁵⁹

Pojam „uzeti u obzir“ upućuje na sasvim normalnu stvar: osiguratelj je i bez takve odredbe uzimao u obzir nalaz i mišljenje neovisnog vještaka, odnosno ponudu (je li to tzv. predračun?) ili račun ovlaštenog serviseru. Ti nalazi i mišljenja su osiguratelju bili jedan od dokaza o šteti i njenom iznosu. Nipošto nisu silili osiguratelja da prihvati takve dokaze kao dokaze o pretrpljenoj šteti odnosno njenoj visini. Dokazi te vrste bili su komparirani s drugim, najčešće internim, mišljenjima stručnih radnika osiguratelja. Tako će biti i u buduću. Jedino što sada Pravilnik traži od osiguratelja jeste da se, ako je visina štete sporna, u utemeljenom odgovoru, „*detaljno očituje na sporne točke dostavljene nalaza i mišljenja neovisnog vještaka i sporne stavke računa odnosno ponude za popravak štete ovlaštenog pružatelja usluga, kada je dostavljeno*“⁶⁰. U slučaju neslaganja oko odgovornosti i visine štete osiguratelji su i dosada oštećenome nudili svoja obrazloženja, a to će raditi i ubuduće. Uz, naravno, malo više truda kod analize nalaza i mišljenja, odnosno ponude/računa popravka vozila. Uostalom, nalazi i mišljenja vještaka, predračuni/ponude serviseru samo su jedan od dokaza kojima oštećeni mora dokazati iznos štete.

4.1.1. Naknada štete „po pogodbi“ – ostaje i dalje kao mogućnost?

Iz citiranog teksta Pravilnika proizlazi da oštećeni nije obavezan dostavljati nalaz i mišljenje neovisnog vještaka i servisa koji je popravljao vozilo. On može, ali ne mora priložiti ta mišljenja odnosno predračun/račun. To pak znači da će i dalje biti oštećenih koji će tražiti ili prihvaćati isplatu naknade štete po tzv. pogodbi/nagodbi, protiv koje su se serviseri jako borili (pravda se nastojanjem da se suzbije siva ekonomija i nelojalna konkurencija nekih servisnih radionica koje, u pravilu, ne spadaju u popis *ovlaštenih*). Drukčije nije moglo ni biti, jer HANFA nije ovlaštena ulaziti u materijalno/pravni odnos „*osiguratelj-oštećenik*“. Likvidacija/isplata/naknada odštete po pogodbi/nagodbi je dozvoljen pravni posao u čiju legalnost ne treba sumnjati jer počiva na osnovnim načelima Zakona o obveznim odnosima (sloboda uređenja međusobnih obveznih odnosa stranaka u pravnom prometu,⁶¹). A što se tiče izravne i jedino dozvoljene komunikacije osiguratelja s opunomoćenim serviserom – stvar je

59 Čl. 1092. ZOO, st. 1.: „Oštećenik koji je pridonio da šteta nastane ili **da bude veća nego što bi inače bila** (**podcrtao M. Č.**) ima pravo samo na razmjerno sniženu naknadu“. Ako kod jednakih uvjeta popravka oštećeni bira skuplji način – ne pridonosi li on činjenici da je šteta veća nego što je mogla biti da je izabrao povoljnijeg (jeftinijeg) pružatelja usluge popravka? Postupanje oštećenika mora biti suglasno općim načelima savjesnosti i poštenja (čl. 4. ZOO) i dužnosti suradnje (čl. 5. ZOO), te načelu zabrane zlorabe prava (čl. 6. ZOO).

60 Čl. 3. st. 2., al. 5. Pravilnika.

61 Čl. 2. Zakona o obveznim odnosima.

stranke (oštećenog) koji daje punomoć servisu u kojoj će navesti i to da se komunikacija u vezi s njegovim predmetom na relaciji „osiguratelj-ovlašteni servis“ vodi isključivo preko ovlaštenog serviseru.

5. Propuštena prigoda za efikasnije uređenje postupka naknade štete

5.1. Namjerno uzrokovane štete

Tijekom važenja ZOOP-a često se postavljalo pitanje pravilnosti i pravičnosti odredbi o obvezi osiguratelja na plaćanje naknade oštećenima u slučaju kad je štetnik postupao namjerno, koristio vozilo kao sredstvo izvršenja kaznenog djela i nanošenja štete trećoj osobi. Po ZOOP-u za takvu štetu odgovara osiguratelj vozila kod kojega je vlasnik obvezno osiguran od odgovornosti, uz pravo osiguratelja da od štetnika traži povrat isplaćenih iznosa uvećanih za kamate i troškove, bez ograničenja iznosa regresnog potraživanja.⁶² Problem je bio razmatran i tijekom diskusija o novoj direktivi 2021/2118. Direktiva je državama članicama dozvolila prihvaćanje rješenja po kojemu će oštećenima naknadu štete isplaćivati neko drugo tijelo, odnosno da zaštita oštećenih bude na način koji je što „bliži načinu na koji bi im se isplatila naknada štete u skladu s direktivom 2009/103/EZ.“⁶³ Naime, namjerno uzrokovanje štete je strano osiguranju i namjerno uzrokovane štete su apsolutno isključen rizik iz osigurateljnog pokrića (načelo: *volenti non fit iniuria*).⁶⁴ Nema nikakvog opravdanja da se tako uzrokovana šteta isplaćuje po ugovoru o osiguranju vlasnika vozila koje je bilo sredstvo namjernog nanošenja štete oštećenome. Osiguratelj, koji po ZOOP-u mora isplatiti oštećenome naknadu pretrpljene štete ima pravo regresa, međutim, pravo regresa je vrlo nesigurno pravo glede ostvarenja povrata isplaćenih iznosa, pogotovo kad se radi o ozljedama ili smrti oštećene osobe, a imovinsko stanje štetnika loše ili je zbog počinjenog kaznenog djela osuđen na zatvorsku kaznu. Zato je prihvatljivije rješenje da se oštećeni u takvim slučajevima zaštite kroz uspostavu prava na naknadu štete od posebnog fonda, primjerice od Garancijskog fonda. To bi u svakom slučaju bilo pravičnije i sukladnije rješenje od postojećega.

5.2. Štete koje osiguranim vozilom uzrokuje trećim osobama neovlašteni vozač (krađa vozila)

Vrlo slična situacija je i s odgovornošću osiguratelja za štetu koju trećim osobama uzrokuje vozač ukradenog motornog vozila (slučajevi neovlaštene vožnje). Osiguranik su vlasnik i ovlašteni vozač, a nikako neovlašteni vozač motornog vozila. Po ZOOP-u naknadu štete oštećenome naknađuje osiguratelj

⁶² Čl. 24., st. 2., t. 5, ZOOP-a.

⁶³ T. 9. preambule direktive 2021/2118.

⁶⁴ V. čl. 944. ZOO.

po ugovoru o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti⁶⁵. Na taj način štetu trpi osiguranik čija se polica „koristi“ (gubitak bonusa, negativna povijest šteta). Zato bi i u ovom slučaju bilo pravičnije da se zaštita oštećenih uredi kroz obveze Garancijskog fonda.

5.3. Redefiniranje uloge pravobranitelja osiguranja

Ako je cilj ZOIDZOOP-a i Pravilnika o postupku rješavanja odštetnih zahtjeva oštećene osobe izvan suda, pred osigurateljem, bio efikasnije zaštititi oštećene osobe kroz ubrzanje postupka naknade štete i izbjegavanje sudskih sporova, bilo mu je na raspolaganju i drugih sredstava koja nije iskoristio. Jedno od tih je redefiniranje ovlasti *pravobranitelja osiguranja*⁶⁶, kojemu bi trebalo, shodno rješenjima u nekim drugim zemljama⁶⁷, dati ovlast da u slučajevima prijepora između osiguratelja i oštećenika, do određenoga (manjeg) iznosa donosi pravomoćnu i izvršnu odluku koja će obvezivati osiguratelja na isplatu. Time bi se izbjegao veliki broj sudskih sporova.

5.4. Tehnička arbitraža kod spora o visini materijalne štete na vozilu oštećenoga

S obzirom na to da je prihvaćeno načelo po kojemu oštećeni ima pravo priložiti nalaz i mišljenje neovisnog vještaka ili ponudu/račun servisne radionice, koje osiguratelj osporava, moglo se predvidjeti tzv. *tehničku arbitražu* koja bi takve sporove rješavala u tijeku izvansudskog postupka pred osigurateljem.

5.5. Kaznene kamate osiguratelju koji oštećenome daje neadekvatnu ponudu koja nije u skladu s važećim kriterijima naknade štete

Kad je u pitanju obveza osiguratelja dati oštećenome obrazloženu naknadu štete, koju oštećeni ne prihvati već se upusti u sudski spor – trebalo bi ostaviti sudu da u slučaju utvrđivanja da tzv. obrazložena ponuda nije adekvatna aktualnim kriterijima naknade, odredi kaznu za osiguratelja u vidu dvostruke (ili povećane) zatezne kamate, koja bi išla u korist oštećene osobe.

65 Naravno da je potrebno, a ZOOP to i čini, usko definirati *pojam neovlaštenog vozača*: u tu kategoriju ne spadaju osobe koje su u radnom odnosu s vlasnikom i nisu u vezi s pogonom motornog vozila, te članovi vlasnikova obiteljskog kućanstva, a niti im je vlasnik predao vozilo u posjed, čl. 25., st. 2. ZOOP-a

66 Pravobranitelj u osiguranju po hrvatskom pravu ne može ulaziti u imovinsko-pravne sporove između oštećenih (potrošača) i osiguratelja. Njegova je zadaća samo utvrditi da li je povrijeđen Kodeks osigurateljne i reosigurateljne etike, v. Belanić, Loris, Izvansudsko rješavanje sporova pred Pravobraniteljstvom na području osiguranja, Hrvatski časopis za Osiguranje. HUU, Zagreb, br. 9., str. 74.

U Njemačkoj su odluke Ombudsmana u osiguranju obvezne do iznosa od 10.000 e, Belanić, Izvansudsko rješavanje..., o.c., str. 88.

67 .

5.6. Obrascu Europskog izvješća o nezgodi dati snagu pretpostavljene odgovornosti za štetu

Obrazac Europskog izvješća o nezgodi ostalo je definirano kao i do sada: obveza osiguratelja da obrazac izdaju osiguraniku prigodom sklapanja ugovora, obveza vozača da obrazac imaju sa sobom u vozilu, preporuka da se obrazac koristi kao obrazac prijave štete, odnosno kao obrazac odštetnog zahtjeva). To, međutim, nije dovoljno. Trebalo je osnažiti obrazac na način da mu se daje svojstvo dokaza pretpostavljene odgovornosti za štetu, a teret dokazivanja da to nije tako prebaciti na osiguratelja.

5.7. Regulirati pravo oštećenoga na priznavanje troškova zastupanja po odvjetniku u postupku pred osigurateljem

Konačno, poznato je da veliki broj sudskih sporova proizlazi iz ponašanja odvjetnika koji pokreću sudski spor, a da se prethodno nisu ni obratili osiguratelju s odštetnim zahtjevom.⁶⁸ Razlog za to je nepriznavanje troškova odvjetnika za zastupanje oštećenoga u izvansudskom postupku naknade i očekivanje odvjetnika da će svoje troškove naplatiti u sudskom postupku. Zato je trebalo urediti obvezu osiguratelja da troškove oštećenoga za zastupanje po odvjetniku priznaje, bar djelomično, kao dio štete, što oni zaista i jesu.⁶⁹

6. Zaključak

ZIDZOOP, koji je izmijenio i dopunio ZOOP-a na način da je odredbe EU direktive br. 2021/2118 implementirao u nacionalno pravo, te izvršio i druge izmjene i dopune, postavio je novi okvir sustavu obveznog osiguranja za štete nastale upotrebom motornog vozila. Osigurateljima su nametnute nove obveze koje proizlaze iz zahtjeva da kod rješavanja odštetnog zahtjeva postupaju aktivno, bez otezanja, stručno i savjesno, bez mogućnosti ucjene oštećenih potpisivanjem nagodbe. Odredbe su inspirirane nastojanjem da se efikasnije zaštite oštećene treće osobe kroz ubrzanje postupka naknade štete nastale u prometnoj nezgodi, ali i kroz širenje područja osigurateljne zaštite na slučajeve koji do tada nisu bili pokriveni. Posebno značajne su odredbe o definiranju

⁶⁸ A što im omogućuje i praksa sudova koja odredbu čl. 12., st. 2. ZOOP-a o preuranjenosti tužbe koja se podnese prije obraćanja osiguratelju, ne primjenjuju.

⁶⁹ U praksi, neki osiguratelji priznaju neke troškove odvjetničkog zastupanja, ali ne po odvjetničkoj tarifi. Iskustvo pokazuje da je priznavanje troškova zastupanja po odvjetniku u izvansudskom postupku naknade koji se void pred osigurateljem izvršno sredstvo izbjegavanja sudskih sporova. Razlozi koji govore u prilog potrebi priznavanja tih troškova su mnogostruki: potreba da oštećeni koristi usluge profesionalca koji se suprotstavlja isto tako profesionalcu kojega ima osiguratelj; načelo ravno pravnosti stranaka u priporu; načelo potpune naknade pretrpljene štete i sl. Na predloženi način postupaju osiguratelji u Njemačkoj, Velikoj Britaniji, Irskoj, Italiji, Nizozemskoj, Austriji, v. Münchener Anwalts Handbuch, C. H. Beck, 2004., str. 972.

pojma *vozilo* i *motorno vozilo*, te pojma *upotreba vozila*. Jasno su definirane obveze osiguratelja i vlasnika/korisnika motornih vozila glede sklapanja ugovora o osiguranju, njegovog trajanja (počekni/respiro rok fiksno 15 dana), obvezi osiguratelja na informiranje oštećenoga kod prijave štetnog događaja o njegovim pravima i obvezama (Pravilnik, KIZO), dokazima koje mora podastrijeti, sadržaju obrazložene ponude i utemeljenog odgovora, rokovima u kojima se mora isplatiti naknada ili nesporni dio štete. Cilj promjena bio je ubrzati postupak naknade štete koji se vodi izvan suda, pred odgovornim osigurateljem, kako bi se ubrzalo ostvarenje oštećenikova prava na naknadu štete i, posredno, izbjegli skupi i neizvjesni dugotrajni sudski sporovi. Nažalost, neke odredbe koje su unesene u Zakon ostale su nedorečene, što znači da će – unatoč dobroj namjeri – ostati bez očekivanog učinka (prilaganje nalaza i mišljenja ovlaštenog vještaka, predračuna/ponude izabranog serviseru, značaj obrasca Europskog izvješća o nezgodi). Uz to, ZIDZOO je propustio mogućnost znatnijeg ubrzanja postupka izvansudskog rješavanja odštetnih zahtjeva, a koje mjere je stručna javnost već godinama predlagala i priželjkivala.

Navedeni izvori i korištena literatura

- Belanić, L., Milisavljević, E., Autonomna motorna vozila i odgovornost za štetu, Hrvatski časopis za Osiguranje, HUO, Zagreb, br. 8.
- Belanić, L., Izvansudsko rješavanje sporova pred Pravobraniteljstvom za osiguranje, Hrvatski časopis Osiguranje, HUO, Zagreb, br. 9.
- Cigoj, S., Avtomobilist, Uradni list Slovenije, Ljubljana, 1982.
- Crnić, I., Ilić, A., Osiguranje i naknada štete u saobraćaju-praksa sudova i zajednica osiguranja, Informator, Zagreb, 3. izdanje
- Ćurković, M., Izmjena Zakona o obveznim osiguranjima u prometu nije (još) uzrok novogodišnjeg povećanja cijena: pravo povećanje tek slijedi, www.osiguranje.hr, 15. 1. 2024.
- Ćurković, M., Ništa više nije kao prije, www.osiguranje.hr, 1. 7. 2024.
- Ćurković, M., Električni romobili – jesmo li pogriješili što nismo uveli obveznu osiguranja od odgovornosti za vlasnike/korisnike tih vozila, www.osiguranje.hr, 2024.
- HUO, Motorna vozila i osiguranje u 2022., Zagreb, 2023.
- HUO, Tržište osiguranja motornih vozila u 2023., Zagreb, 2024.
- HANFA, Predstavke korisnika financijskih usluga u 2023., Zagreb, 2024.
- Jankovec, I., Jovanović, V., Ogrizović, D., Slavnić, J., Komentar Zakona o osnovama sistema osiguranja imovine i lica, Udruženje osiguravajućih organizacija Jugoslavije, Beograd, 1991.
- Kodeks osigurateljne i reosigurateljne etike, HGK Zagreb, 2004.
- Matijević, B., Zabranjeni ugovori osiguratelja i auto-serviseru u praksi suda EU, Zbornik sa stručno-znanstvene Konferencije Danio hrvatskog osiguranja, HUO, Zagreb, 2017.

- Matijević, B., Pojam motornog vozila i njegove upotrebe kroz povijest i njegove aktualne tendencije, Zbornik sa stručno-znanstvene Konferencije Dani hrvatskog osiguranja, HUO, Zagreb, 2018.
- Münchener Anwalts Handbuch, izd. Terbille, M., C. H. Beck, München, 2004.
- Palić, M., Električni romobili – što kada šteta nastane uporabom električnih romobila kao osobnog prijevoznog sredstva, www.IUS.INFO.hr, 5. 7. 2024.
- Pravni leksikon, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb.
- Rucner, J., Odgovornost za štetu u privredi i saobraćaju, Informator, Zagreb, 1968.
- Direktiva (EU) 2021/2118 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2021. o izmjeni Direktive 2009/103/EZ u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti za štete uzrokovane uporabom motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti, Službeni list EU br. 430, 2. 12. 2021.
- Pravilnik o postupku rješavanja odštetnih zahtjeva oštećenih osoba u prometu, Narodne novine br. 79/2024.
- Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/2005.
- Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/2005, 36/2009, 75/2009, 76/2013, 152/2014.
- Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 155/2023.
- Zakon o osiguranju, Narodne novine br. 30/2015, 112/2016, 63/2020, 133/2020, 114/2022, 151/2022.
- Zakon o sigurnosti prometa na cestama, Narodne novine br. 85/2022.